

Presentatie + toelichting scholenproject Pijnacker-Noord

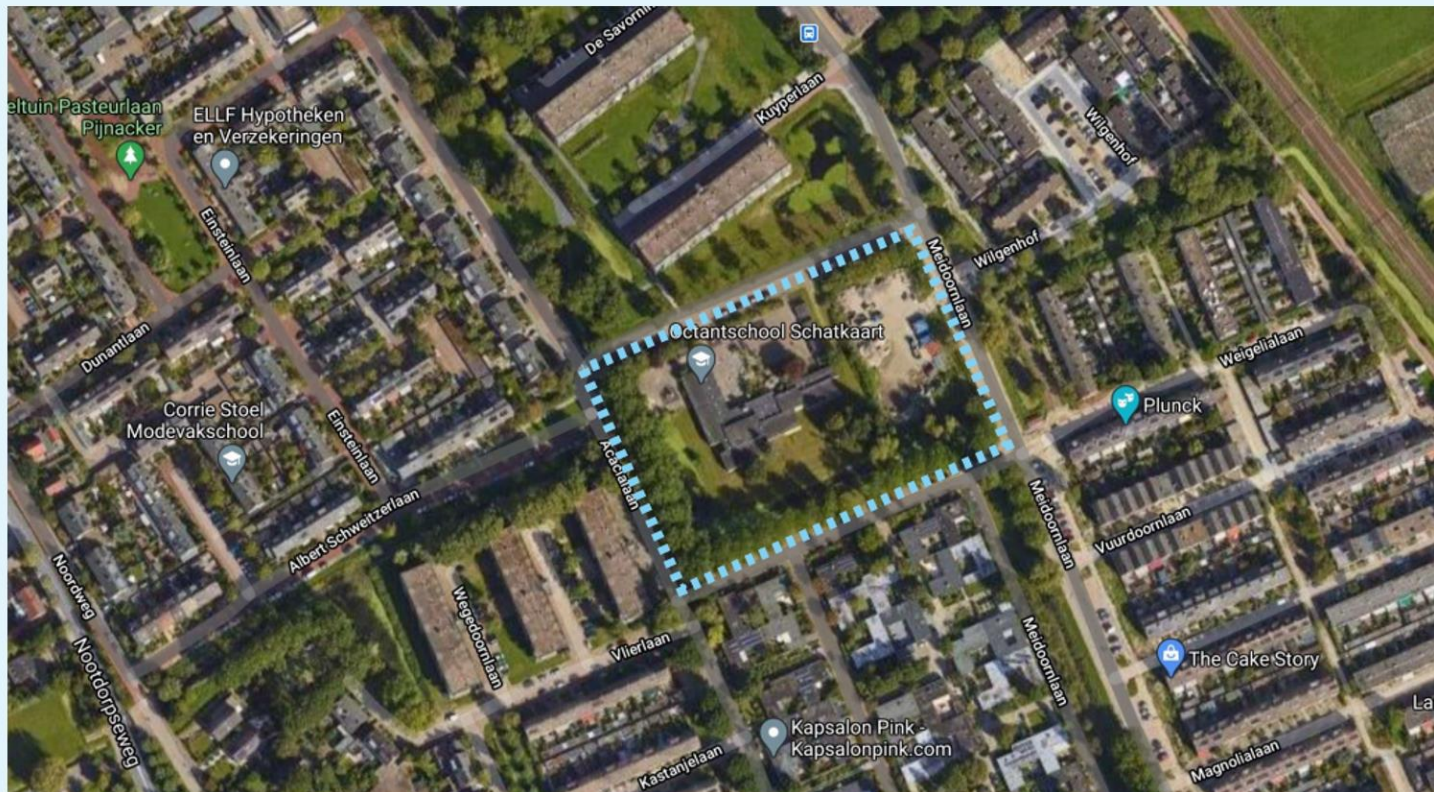
Op 25 februari, 2 maart en 3 maart 2021 hebben wij (digitale) informatieavonden georganiseerd voor het scholenproject Pijnacker-Noord. Hierbij is een powerpoint presentatie gegeven met toelichting. Wij hebben de aanwezigen meegenomen in het verhaal rondom de (concept) ruimtelijke kaders. In dit document zijn alle dia's van de powerpoint weergegeven met daarna kort de tekst die verteld is.

Mocht u nog willen reageren op de (concept) ruimtelijke kaders, dan kan dat tot uiterlijk 12 maart door een mail te sturen naar ikcpijnackernoord@pijnacker-nootdorp.nl.



Nieuwbouw scholen Pijnacker-Noord

Opgave



De locatie waar we het over hebben ziet u op de afbeelding op bovenstaande dia. Het is de locatie aan de Groen van Prinstererlaan, waar nu de basisschool de Schatkaart zit. Vroeger was hier ook een gedeelte van het Stanislascollege gevestigd.

Opgave



Kindcentrum Schatkaart

- 8 lokalen
- 3 groepen kinderopvang

Kindcentrum Casaschool

- 16 lokalen
- 5 groepen kinderopvang

Speelsterrein voor scholen en kinderopvang



Sportaccommodatie

- 1 zaal voor gymles



Omgeving

- Verkeersafwikkeling
- Parkeren
- Halen en brengen kinderen
- Inrichting openbare ruimte

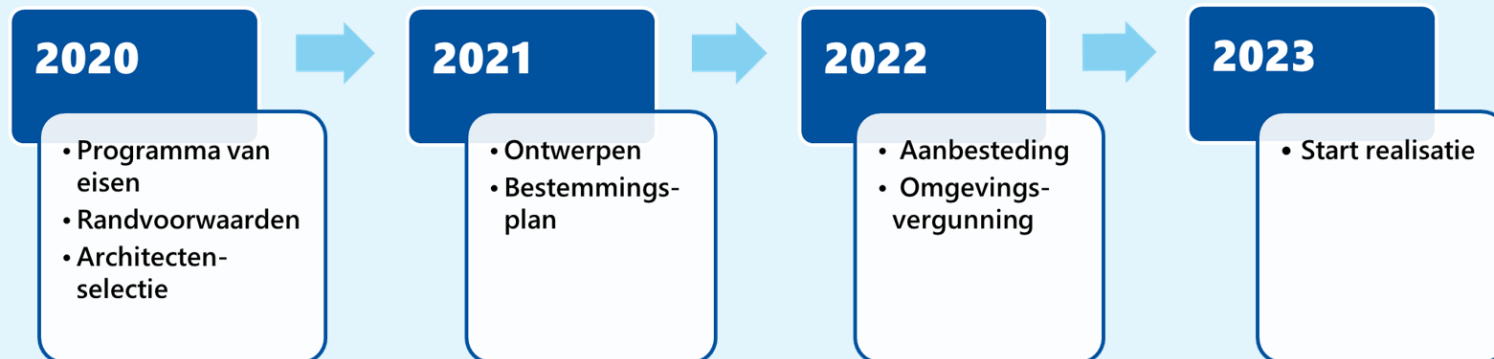


De gemeenteraad van Pijnacker-Nootdorp heeft in mei 2020 besloten dat de Groen van Prinstererlaan wordt ingericht met de nieuwbouw van twee scholen, namelijk een kindcentrum Schatkaart en de Casaschool.

- Het kindcentrum Schatkaart bestaat uit 8 lokalen voor onderwijs en 3 lokalen kinderopvang.
- De Casaschool bestaat uit 16 lokalen onderwijs en 5 kinderopvang.
- Naast de twee scholen komt er ook nog een sportaccommodatie voor het bewegingsonderwijs, dit is één zaaldeel. De zaal is ook buiten schooltijd te gebruiken.
- De verkeersafwikkeling moet goed geregeld worden en natuurlijk het halen en brengen van de kinderen. Het parkeren moet bij de locatie zelf opgelost worden.
- De inrichting van de openbare ruimte om de scholen en sportzaal is ook onderdeel van het project.
- Om bovenstaande allemaal waar te maken, moet er een nieuw bestemmingsplan komen.

Waar staan we nu?

- Programma van Eisen scholen
- (Concept) ruimtelijke kaders
 - Basis voor de architect
 - Basis voor het bestemmingsplan



Door de scholen is inmiddels een **Programma van Eisen** opgesteld. In dit Programma van Eisen staat met name welke ruimten ze nodig hebben voor hun activiteiten.

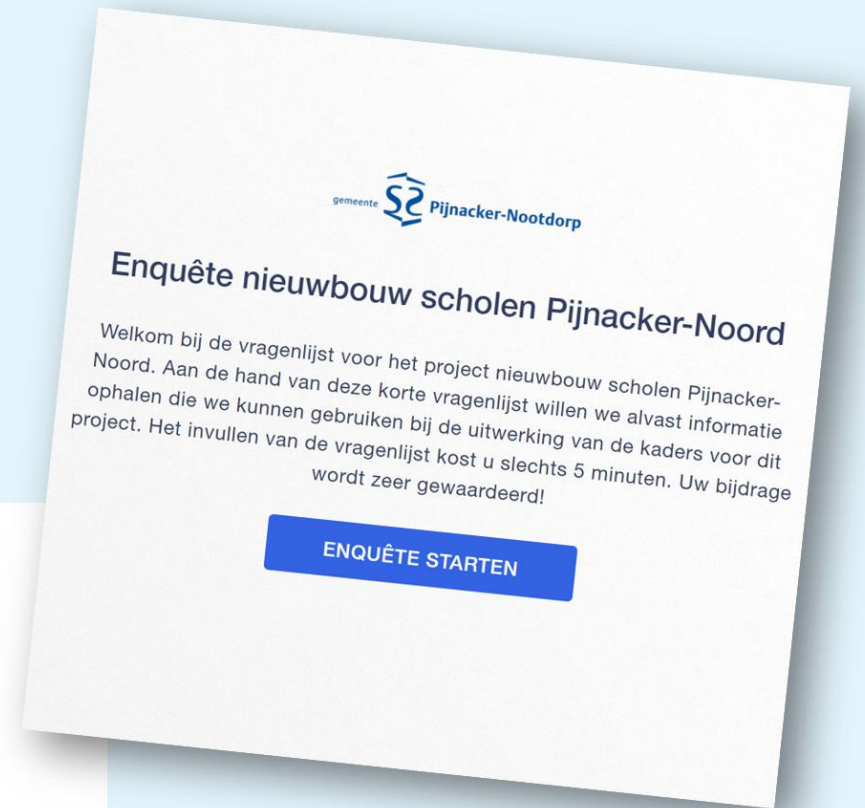
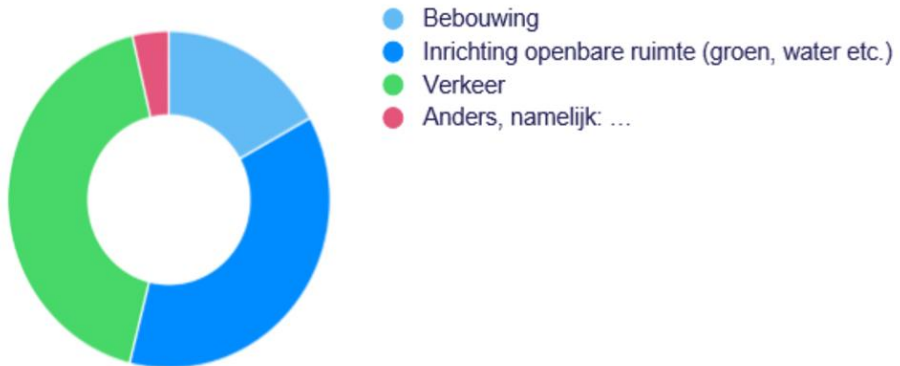
Samen met de scholen is de procedure opgestart voor de selectie van aan **architect**. We verwachten in mei een architect te hebben die kan starten met het ontwerpen van de nieuwe gebouwen.

De gemeente is aan de slag gegaan met de **ruimtelijke kaders**. Deze ruimtelijke kaders geven onder andere aan waar er gebouwd mag worden, waar er niet gebouwd mag worden, hoe hoog de bebouwing mag zijn en waar ruimte komt voor parkeren en verkeer. De ruimtelijke kaders vormen de basis voor het ontwerp bestemmingsplan, waarover de raad na de zomer besluit. Daarnaast worden de kaders die zich richten op de bebouwing meegegeven met de architect.

In deze presentatie richten we ons vooral op de ruimtelijke kaders. Input voor de ruimtelijke kaders zijn de uitkomsten van de enquête, onderzoek naar verkeer en de ruimtelijke studie.

Enquête

- 165 reacties
- Thema's: verkeer, bebouwing en openbare ruimte



Om de ruimtelijke kaders vorm te geven hebben we in december 2020 een korte enquête gehouden. Deze enquête is 165 keer ingevuld. We gaan hierna in op de resultaten van de enquête.

De meeste mensen die de enquête hebben ingevuld wonen in de buurt. Daarnaast hebben veel mensen de enquête ingevuld die hun kinderen halen en brengen naar de Casaschool of de Schatkaart.

Thema's in de enquête waren verkeer, bebouwing en inrichting openbare ruimte. Verkeer en de inrichting openbare ruimte worden als meest belangrijk gezien.

[\[Bekijk de resultaten van de enquête hier\]](#)

Enquête - verkeer



“Er moet voldoende (parkeer)ruimte komen op het terrein van de school”

“ergens anders bouwen waar de verkeersstromen tot minder overlast leiden”

“Losse fietspaden voor verkeersveiligheid”

“Creëren van autoloos gebied in directe omgeving vd scholen”

Het thema verkeer kwam als belangrijkste thema uit de enquête. De verkeersveiligheid in de wijk en rondom de locatie (groen) én een goede voorziening voor het halen en brengen van kinderen (rood) worden gezien als belangrijke aandachtspunten als het gaat om verkeer.

Voor de direct omwonenden is toename van verkeer een belangrijk punt. Meer nog dan goede voorzieningen voor halen en brengen.

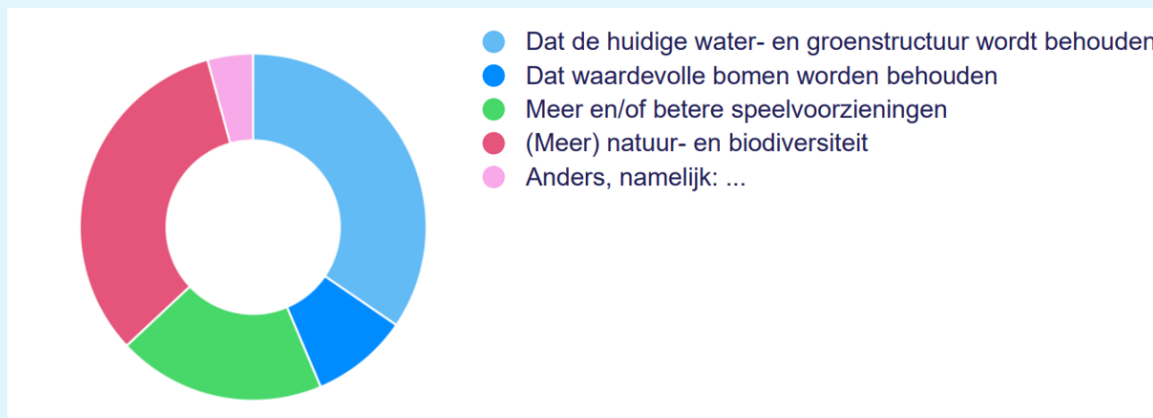
Bij de open vraag zijn veel antwoorden gegeven gericht op verkeer. In de presentatie ziet u enkele citaten uit de enquête. De reacties geven het volgende beeld:

Eenzijds zijn er zorgen over overlast van parkeren in de wijk, meer verkeer, chaos bij halen en brengen. Voor sommigen deelnemers aan de enquête is dit reden om de scholen liever elders gebouwd te zien.

Het ontmoedigen van auto's in het gebied is vaker benoemd. Zelfs het helemaal niet mogelijk maken van het halen en brengen van de kinderen met de auto kwam naar voren. Ook wordt gevraagd om onderzoek naar de toename van het verkeer.

Daartegenover wordt vaak genoemd dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn, om overloop in de wijk te voorkomen. De wens voor een kiss and ride, veilige fietsroutes en de scheiding van fiets- en autoverkeer is meerdere keren uitgesproken. Net als veilige oversteekplekken voor voetgangers. Verder zijn ideeën genoemd als eenrichtingsverkeer, ondergronds parkeren en een verbod op inrijden omliggende straten.

Enquête – inrichting openbare ruimte



“Meer bomen en plantensoorten”

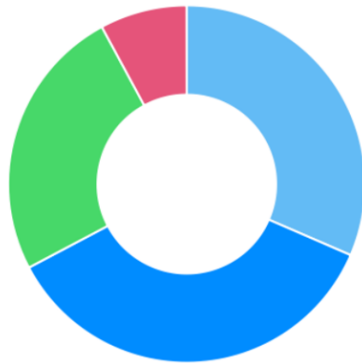
“Behoud het groen en zorg voor voldoende biodiversiteit”

*“Het vele groen behouden zodat we niet tegen stenen
aan zitten te kijken straks”*

Als het gaat om de inrichting van de openbare ruimte vinden mensen het behoud van de huidige groen- en waterstructuur en (meer) groen en biodiversiteit belangrijk. Onder de direct omwonenden wordt het behoud van de huidige structuur als belangrijker gezien dan meer natuur en biodiversiteit.

Bij de open vraag wordt over het thema openbare ruimte vooral gesproken over het behouden van het groen.

Enquête - bebouwing



- Dat omvang en massa van het gebouw aansluit bij de omgeving
- De duurzaamheid van het gebouw
- Dat de architectuur en uitstraling van de nieuwbouw past bij de omgeving
- Anders, namelijk: ...

“Passend in omgeving en functioneel gebouw”

“Een dergelijk groot gebouw past niet in deze buurt”

“Graag laag bouw houden. Er staat al zoveel hoogbouw”

Bij de bebouwing scoren alle drie de voorgestelde punten hoog. Men vindt het belangrijk dat de omvang en massa aansluit bij de omgeving, dat de architectuur past bij de omgeving en dat het gebouw duurzaam is. Al is dat laatste punt voor direct omwonenden minder belangrijk. Zij hebben omvang en massa als belangrijkste punt genoemd.

Bij de open vraag wordt bij het thema bebouwing vooral ingegaan op massa en hoogte (max 2 lagen) en dat een functioneel gebouw gewenst is.

Enquête - Samenvattend



- Voldoende parkeerplaatsen en goede voorzieningen voor halen/brengen
- Onderzoek naar toename verkeer
- Veilige fietsroutes en scheiding van fiets- en autoverkeer
- Veilige oversteekplekken voetgangers
- Ontmoedigen auto's bij de scholen



- Groen en waterstructuur behouden
- Meer natuur/biodiversiteit



- Passend in omgeving wat betreft massa/omvang en uitstraling/architectuur
- Duurzaam en functioneel

Samenvattend ziet u op deze dia alle aspecten en aandachtspunten die zijn meegegeven in de enquête.

Verkeer:

Voldoende parkeerplaatsen en goede voorzieningen voor halen/brengen

Onderzoek naar toename verkeer

Veilige fietsroutes en scheiding van fiets- en autoverkeer

Veilige oversteekplekken voetgangers

Ontmoedigen auto's bij de scholen

Openbare ruimte:

Groen en waterstructuur behouden

Meer natuur/biodiversiteit

Gebouwen:

Passend in omgeving wat betreft massa/omvang en uitstraling/architectuur

Duurzaam en functioneel

Onderzoeken en studies

Verkeersonderzoek (bijlage 2 bij raadsbesluit)

- Parkeren
- Verkeersintensiteiten

Ruimtelijke analyse

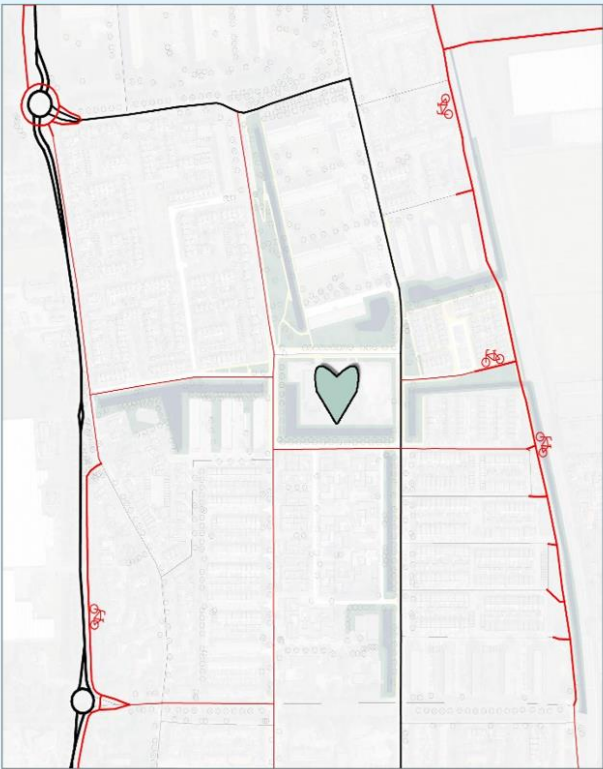
Naast dat we bij het opstellen van de ruimtelijke kaders rekening hebben gehouden met de uitkomsten van de enquête, hebben we ook nog diverse onderzoeken en studies gedaan. Dit is belangrijke input voor de ruimtelijke kaders.

Door bureau De Groot Volker is een **verkeersonderzoek** uitgevoerd. Dit verkeersonderzoek heeft het aantal verkeersbewegingen van en naar de school in kaart gebracht en het aantal benodigde parkeerplekken. Dit rapport is meegenomen bij de besluitvorming door de Raad.

Het doorgerekende programma is in het rapport ruimer dan de huidige opgave. In het onderzoek is voor de Casaschool gerekend met 22 lokalen onderwijs. Dat is ruimer dan de opgave van 16 lokalen. Voor de kinderopvang Schatkaart is gerekend met 2 groepen, dit is bijgesteld naar 3. De berekeningen hebben we aangepast naar het huidige programma. Die uitkomsten hebben we meegenomen bij het bepalen van de ruimtelijke kaders. Hier gaan we verderop in de presentatie op in.

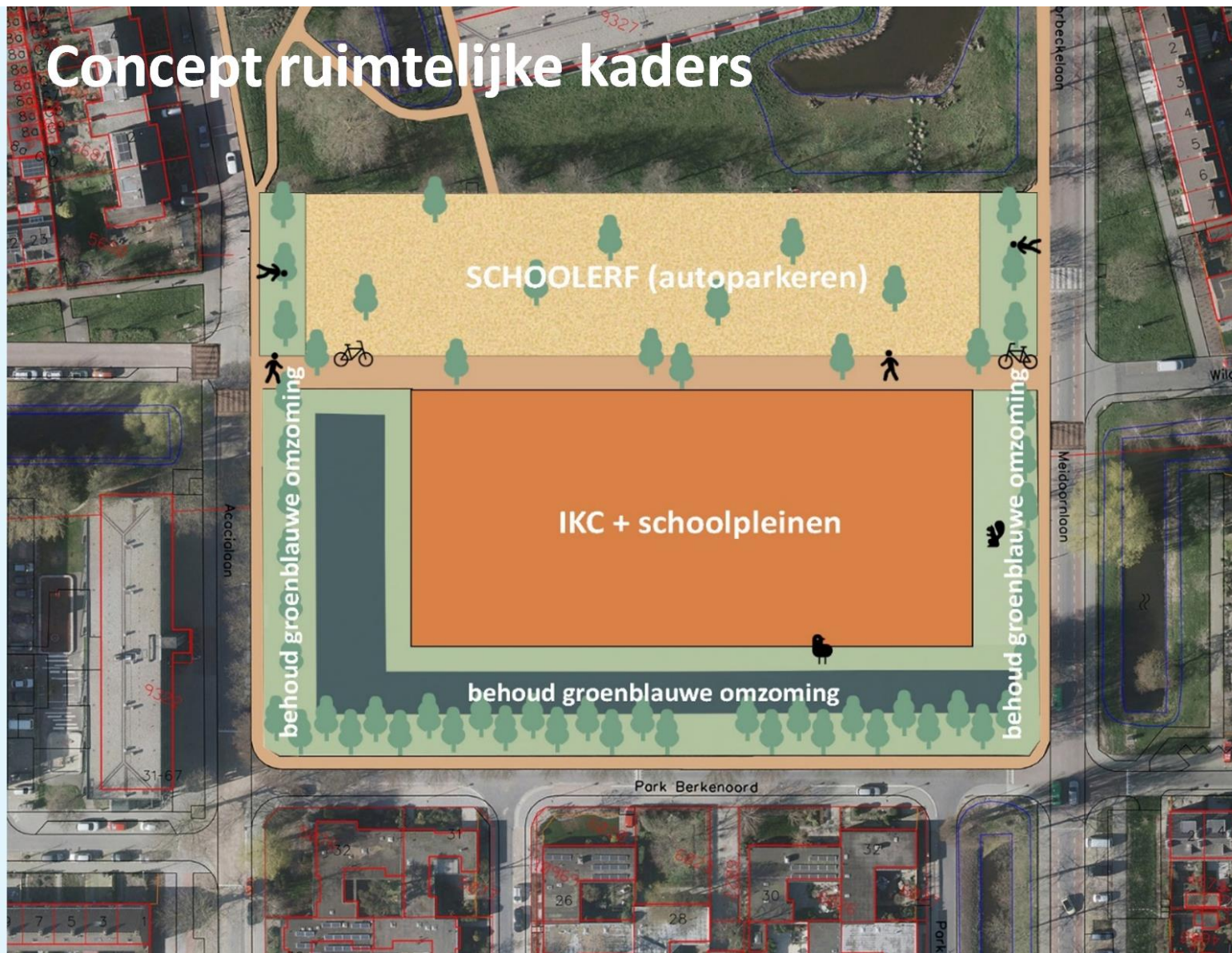
Daarnaast is een **ruimtelijke analyse** gemaakt.

Onderzoeken en studies: ruimtelijke analyse



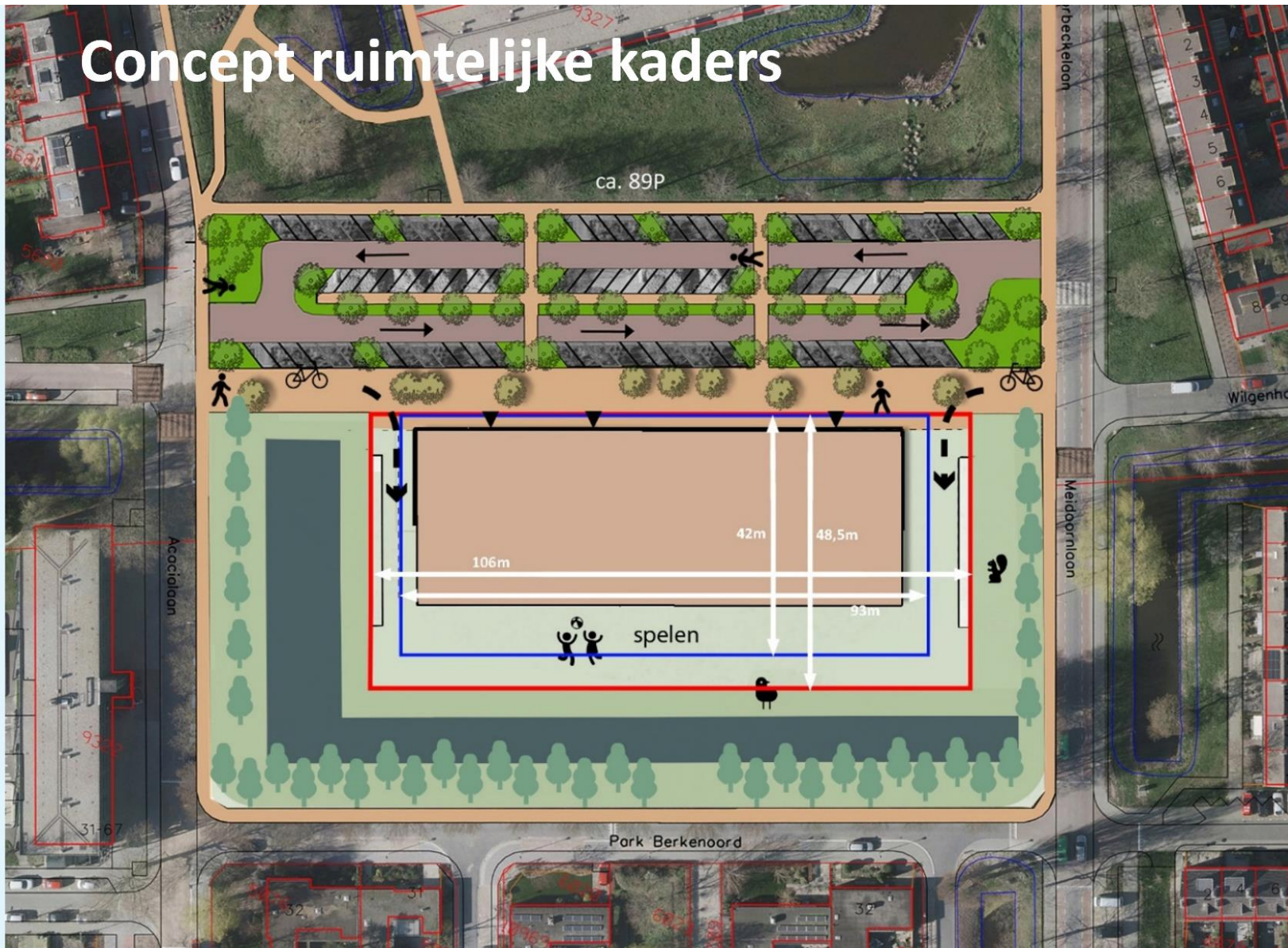
Door het stedenbouwkundig bureau de Zwarte Hond is een ruimtelijke analyse gedaan van de omgeving van het plangebied. Het plangebied ligt centraal in de wijk, goed ontsloten voor fietsers, wandelaars en autoverkeer. Het is tevens de plek waar het groen en de waterstructuren van de wijk samenkomen: **het groene hart van de wijk.**

Concept ruimtelijke kaders



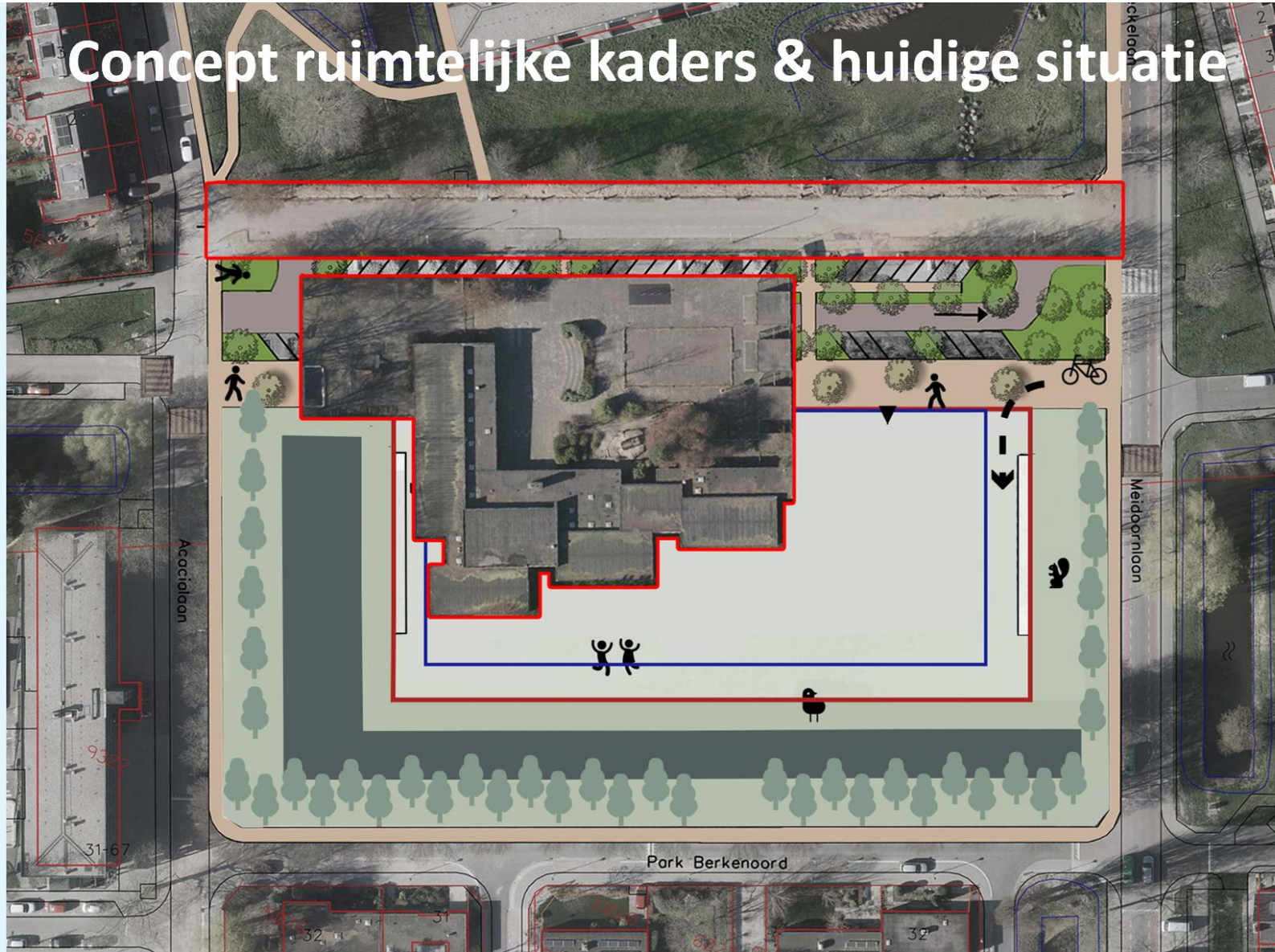
De uitkomsten van de enquête, onderzoeken en studies hebben we samengevoegd naar (concept) ruimtelijke kaders. Op de afbeelding ziet u de functie-indeling die wij in gedachte hebben. Deze afbeelding geeft aan waar op de locatie wat komt. Zoals u ziet is er een schoolerf bedacht op de huidige Groen van Prinstererlaan, waar al het parkeren zal plaatsvinden. Dit zal openbaar terrein zijn. Het gebouw is gesitueerd tussen de bestaande groenblauwe structuur en het schoolerf.

Concept ruimtelijke kaders



- Groen en waterstructuur: zoals u op de afbeelding ziet blijft de groen- en waterstructuur aan de kant van Park Berkenoord en de Acacialaan behouden. Uit de enquête is gekomen dat men dit belangrijk vindt en bij de ruimtelijke analyse kwam dit ook naar voren als belangrijke kwaliteit in het gebied. De groene begeleiding van de Meidoornlaan en Acacialaan is ook iets wat u terugziet in de afbeelding.
- Bouwhoogte: Een uitgangspunt is dat er maximaal twee bouwlagen hoog gebouwd mag worden. De bouwhoogte mag maximaal 9 meter hoog zijn, dat betreft twee lagen van een schoolgebouw. De twee bouwlagen is noodzakelijk gezien de bouwopgave die er ligt en sluit goed aan op de omgeving.
- Bouwvlak: Het bouwvlak is aan de kant van de Groen van Prinstererlaan geplaatst. Op de afbeelding is met de blauwe omlijning het bouwvlak aangegeven. Maximaal 75% van het bouwvlak mag bebouwd worden. Het is straks aan de architect om daar een ontwerp voor te maken. Het resterende deel van het bouwvlak wordt schoolplein. De rode omlijning geeft aan waarbinnen de speelpleinen moeten komen.
- Schoolerf: Op de afbeelding ziet u een mogelijke invulling van het schoolerf. Hier gaan we verderop in de presentatie dieper op in.

Concept ruimtelijke kaders & huidige situatie



Op deze afbeelding ziet u de (concept) ruimtelijke kaders en de bestaande situatie samengevoegd. Zo krijgt u een beeld hoe de nieuwe ruimtelijke kaders zich verhouden tot de huidige situatie. Op de afbeelding ziet u de Groen van Prinstererlaan. Alles ten noorden van de Groen van Prinstererlaan blijft exact zoals het is.



Verschillende gezichten, binnen de duidelijke architectonische uitstraling van één gebouw

Het gebouw krijgt de uitstraling van een villa in het groen en zal bestaan uit verschillende aaneengeschakelde volumes. De scholen krijgen identiteit doordat de bouwvolumes met de hoofdingangen in uitstraling iets verschillend kunnen zijn, binnen de duidelijke architectonische uitstraling van één gebouw. De afbeeldingen in de dia zijn referentiebeelden.

Verkeer

- Parkeren
- Verkeersintensiteiten per schooldag
- Fietsontsluiting en verkeersveiligheid

Voor verkeer gaan we in op de volgende drie thema's: parkeren, verkeersintensiteiten en fietsontsluiting en verkeersveiligheid.

Verkeer - parkeren

Parkeerbehoefte		Onder- bouw	Boven- bouw	Mede- werkers	Gebruikers	Totaal
Casaschool (onderwijs)	360 leerl.	27	10	18	-	55
Schatkaart (onderwijs)	180 leerl.	15	4	8	-	27
Casaschool Kinderopvang*	80 kindpl.			8	-	8
Kinderopvang*	48 kindpl.			7	-	7
Sportzaal**	Ca 600 m2	-	-	-	-	0

Totaal

97

* Voor de kinderopvang geldt dat dit buiten de piek valt/dezelfde parkeerder is

** Voor de sportzaal geldt dat het eventueel alleen in de avond gebruikt wordt

Het uitgangspunt is dat de benodigde parkeerbehoefte direct bij de scholen gevonden moet worden en niet in de omliggende straten.

Wij hebben het verkeersbureau De Groot Volker gevraagd een berekening te maken van de parkeerbehoefte voor de scholen, kinderopvang en de sportzaal. Uitgangspunt voor de berekening is het hanteren van de landelijk geldende parkeernormen voor scholen (Rekentool Verkeersgeneratie en Parkeren bij basisscholen van de CROW).

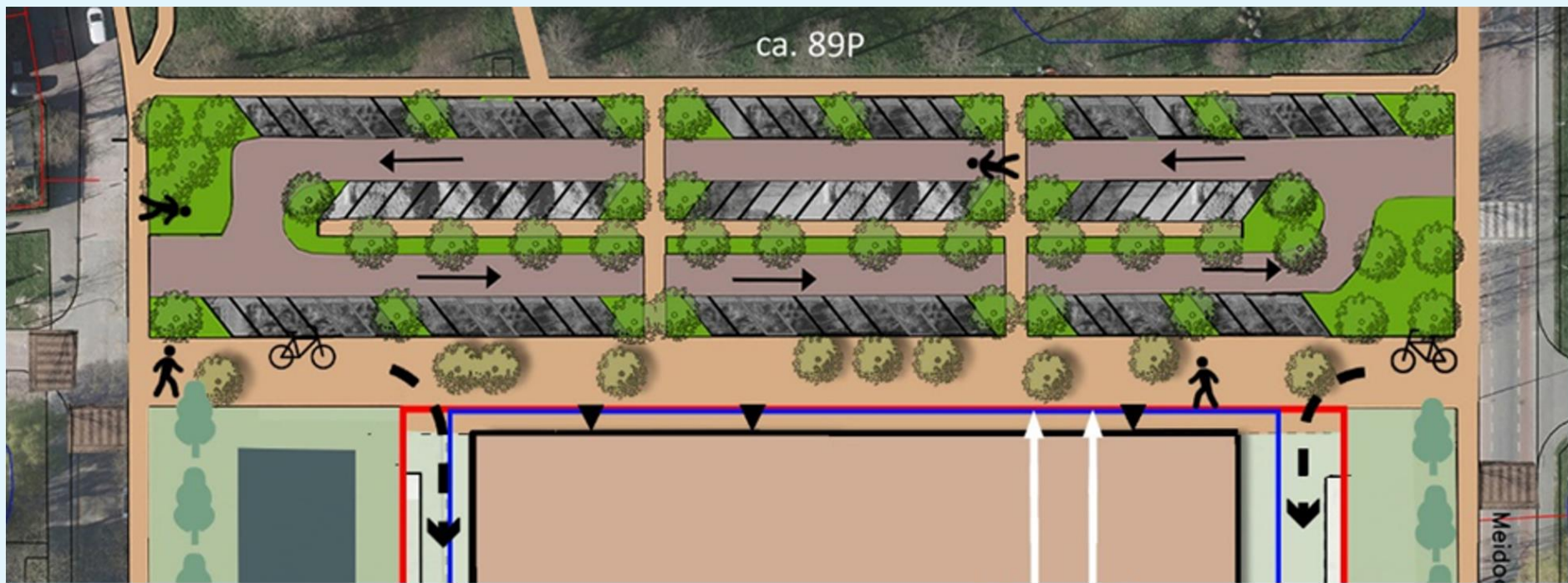
Voor de Casaschool is uitgegaan van hogere normen omdat voor deze school het autogebruik hoger ligt dan bijvoorbeeld voor de Schatkaart. Daar staat wel tegenover dat de haal- en brengtijden van de scholen sterk verschillen. De brengtijd voor de Casaschool is tussen 8:00 en 9:00 uur en voor de Schatkaart tussen 8:20 en 8:30 uur. De brengtijd voor de Casaschool is dus 6x langer waardoor een parkeerplaats vaker gebruikt kan worden.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte worden veel aspecten meegenomen zoals: parkeerduur bij de onder- en bovenbouw, openingstijden, bezettingsgraad van de auto en het aantal medewerkers.

De brengtijden voor de kinderopvang ligt voor het drukste moment waardoor de parkeerbehoefte hierdoor niet zal toenemen. De sportzaal wordt overdag door de school gebruikt waardoor dit niet tot een toename van de parkeerbehoefte zal leiden. In de avond kan de sportzaal ook gebruikt worden maar dat heeft geen invloed op het aantal aan te leggen parkeerplaatsen.

Uit de berekening komt een parkeerbehoefte van **97 parkeerplaatsen**.

Verkeer - parkeren



Op basis van de berekende parkeerbehoefte is een eerste schets gemaakt hoe het parkeerterrein vormgegeven kan worden.

Hierbij zijn een aantal ontwerpuitgangspunten meegenomen zoals:

- maximaal een in/uitgang aan de Acacialaan en aan de Meidoornlaan;
- een rustig verkeersbeeld op het parkeerterrein in de vorm van eenrichtingsverkeer en het daarbij horende schuine parkeren;
- het kunnen rondrijden als het parkeren aan een zijde vol zou staan;
- een zoveel mogelijke groene uitstraling van het parkeerterrein;
- het parkeerterrein moet een uitstraling krijgen van een schoolerf waarbij het overige verkeer bij voorkeur geen gebruik van het schoolerf maakt tijdens het halen en brengen;
- Het schoolerf is openbaar gebied.

Op het schoolerf zijn nu 89 parkeerplaatsen getekend terwijl er een parkeerbehoefte van 97 parkeerplaatsen berekend is. Deze 97 parkeerplaatsen blijven het uitgangspunt en moeten gerealiseerd kunnen worden. In de huidige tekening zijn plantvakken aangelegd die eenvoudig omgezet kunnen worden naar parkeerplaatsen. De scholen geven aan dat de parkeerbehoefte lager is dan waar wij van uitgaan. Wij vinden het echter belangrijk dat het mogelijk blijft de 97 parkeerplaatsen die berekend zijn aan te kunnen leggen in de toekomst en willen hier dus ruimte voor reserveren.

Verkeer - verkeersintensiteiten

Verkeersgeneratie (Autoritten per schooldag)		Onder- bouw	Boven- bouw	Mede- werkers	Gebruikers	Totaal
Casaschool (onderwijs)	360 leerl.	366	275	31	-	672
Schatkaart (onderwijs)	180 leerl.	106	47	13	-	166
Casaschool Kinderopvang	80 kindpl.	181		14	-	195
Kinderopvang	48 kindpl.	109		12	-	121
Sportzaal	Ca 600 m2	-	-	-	74	74

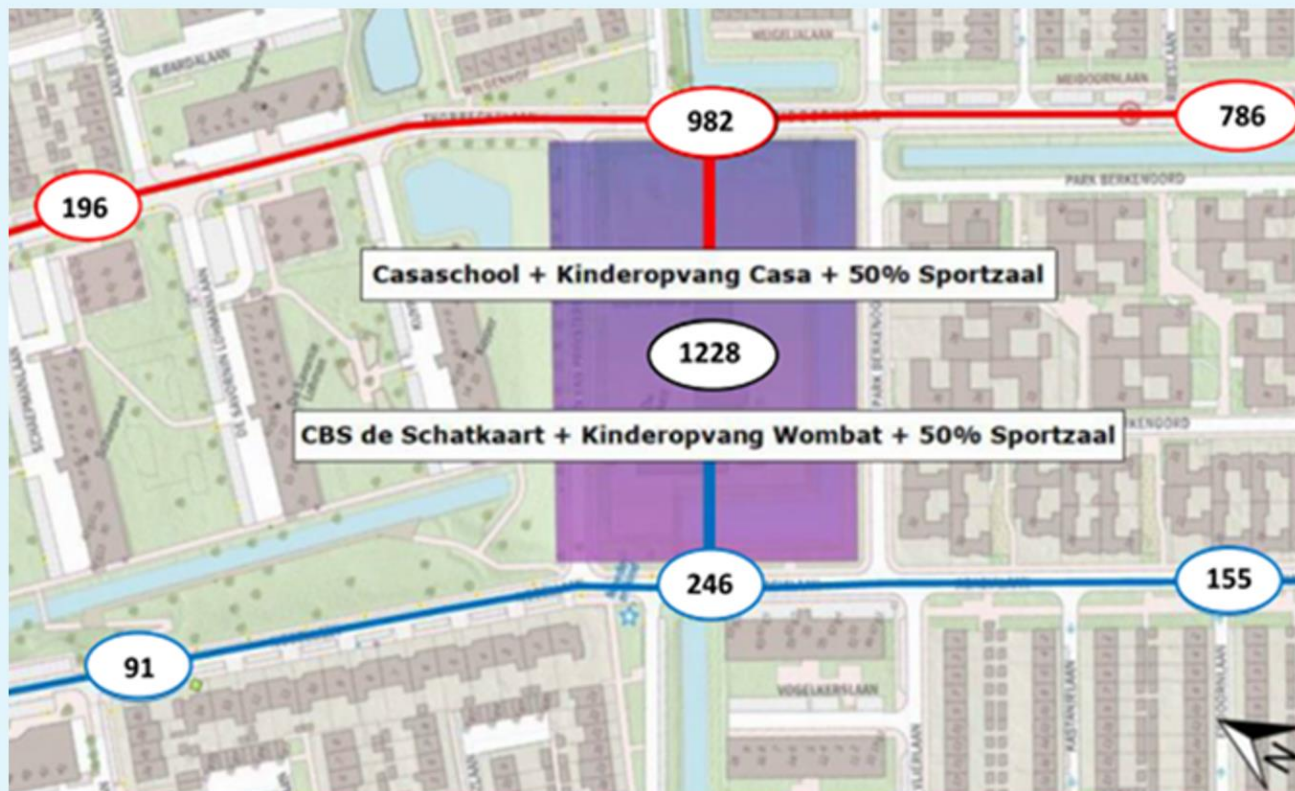
Totaal **1228**

Door de uitbreiding van de scholen, kinderopvang en de aanleg van een sportzaal nemen de verkeersintensiteiten van en naar het gebied toe. Wij hebben het verkeersbureau een berekening laten maken naar de verkeersintensiteiten. In de tabel is te zien dat de verkeersintensiteit voor de voorzieningen in totaal 1228 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) is. Dit zijn het aantal verkeersbewegingen in 24 uur, niet het aantal auto's.

Het genoemde aantal motorvoertuigen geldt voor het brengen én het halen en is dus verspreid over de dag. Voorbeeld bij de Casaschool: in de ochtend wordt een kind gebracht en gaat de auto de wijk in en weer uit (2 bewegingen) en in de middag wordt een kind gehaald en gaat de auto de wijk in en weer uit (2 bewegingen). In dit geval veroorzaakt één auto 4 verkeersbewegingen op een dag.

Verkeer – verkeersintensiteiten

Omliggende wegen schoollocatie



In de bovenstaande afbeelding ziet u aan de bovenkant van de afbeelding de Thorbeckelaan en Meidoornlaan (rood) en aan de onderkant de Nobellaan en Acacialaan (blauw). Hier is zichtbaar vanuit welke kant de auto's de locatie bereiken en hoeveel de toename van verkeersbewegingen te verwachten zijn. Dit is berekend op basis van herkomst en bestemming. De meeste auto's zullen gebruik maken van de Meidoornlaan.

Opmerking: als u aanwezig was op de informatiebijeenkomst van 25 februari of 2 maart kan het zijn dat u deze dia en de volgende dia niet herkent. Omdat wij merkten dat hier vragen over waren, hebben wij dit toegevoegd.

Verkeer – verkeersintensiteiten

Omliggende wegen schoollocatie

	Verkeersmodel	Toename	Totaal	% toename
Meidoornlaan	2.600	786	3.386	30%
Thorbeckelaan	2.500	196	2.696	8%
Nobellaan	300	91	391	30%
Acacialaan	1.100	155	1.255	14%
Totaal		1.228*		

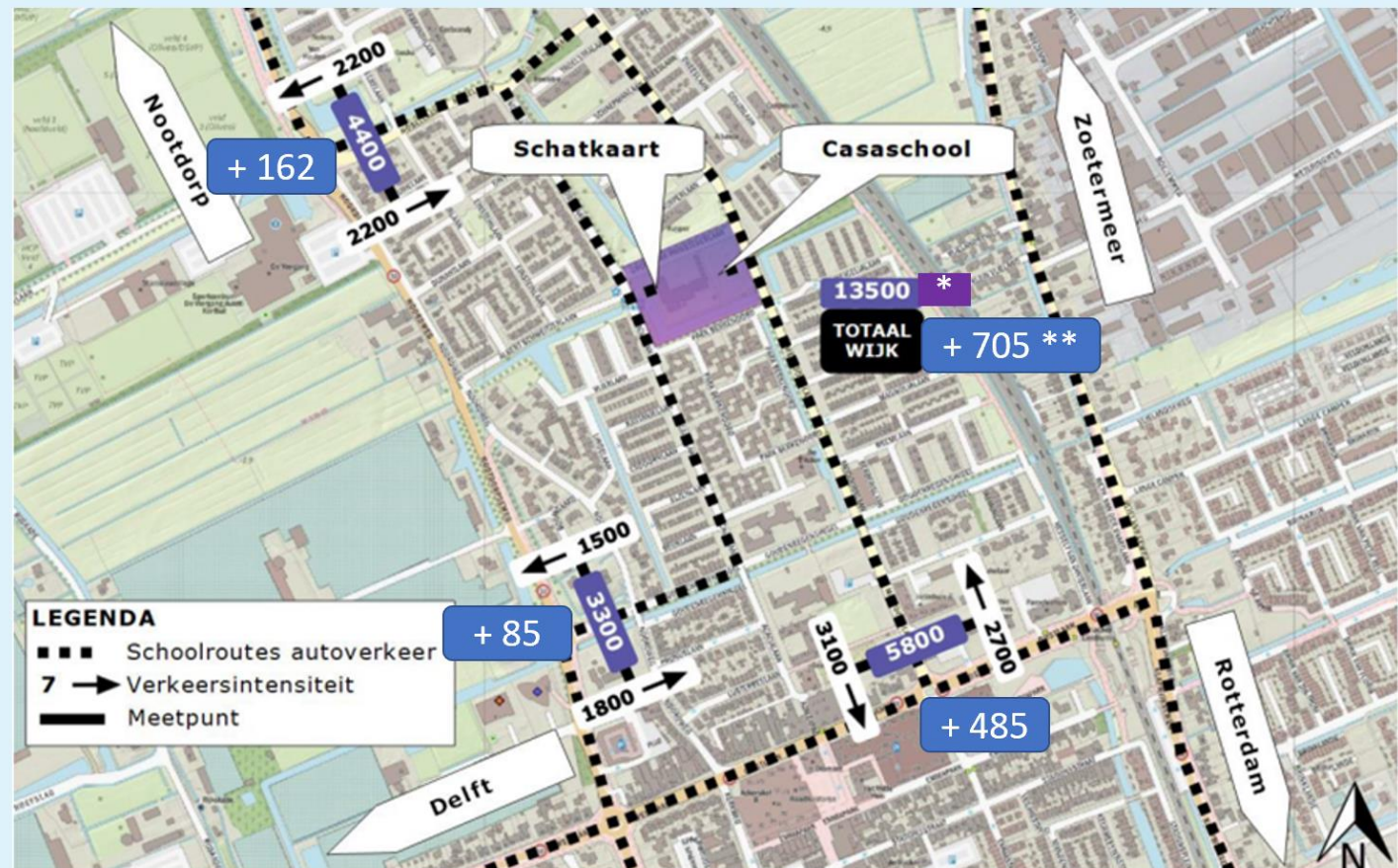
*Inclusief reeds aanwezige verkeer bestaande Schatkaart, Casaschool en kinderopvang in de wijk, 523 verkeersbewegingen

In bovenstaande tabel is per straat aangegeven hoe de toename zich verhoudt tot het huidige aantal verkeersbewegingen. Op de Meidoornlaan bijvoorbeeld zien we een toename van 2600 naar 3386 autobewegingen per dag. Een toename van 30% klinkt misschien als veel, maar de Meidoornlaan kan dit goed verwerken.

De 1228 motorvoertuigen per etmaal is inclusief het al aanwezige verkeer van de Schatkaart, Casaschool en kinderopvang in de wijk. Dat hebben we hier niet nader inzichtelijk gemaakt.

Verkeer – verkeersintensiteiten

Wijktoegangswegen



Het verkeersmodel heeft het totaal aantal verkeersbewegingen de wijk in en uit berekend op de drie toegangen Nobellaan, Meidoornlaan en Goudenregensingel. Dit zijn 13.500 verkeersbewegingen.

Hierin zijn de huidige 523 verkeersbewegingen van de huidige Schatkaart, Casaschool en kinderopvang in de wijk al opgenomen.

Door de ontwikkeling aan de Groen van Prinstererlaan neemt dit aantal met 705 verkeersbewegingen toe. Op bovenstaande afbeelding is te zien hoe dit aantal is verspreid over de verschillende wijktoegangswegen (Nobellaan, Meidoornlaan, Goudenregensingel).

Verkeer – verkeersintensiteiten

Wijktoegangswegen

	Verkeersmodel 2030	Toename	Totaal	% toename
Nobellaan	4.400	162	4.562	4%
Goudenregensingel	3.300	85	3.385	3%
Meidoornlaan	5.800	458	6.258	8%
Totaal	13.500 *	705**	14.205	5%

* 13.500 is inclusief huidige intensiteiten Schatkaart, Casaschool en opvang (523 verkeersbewegingen)

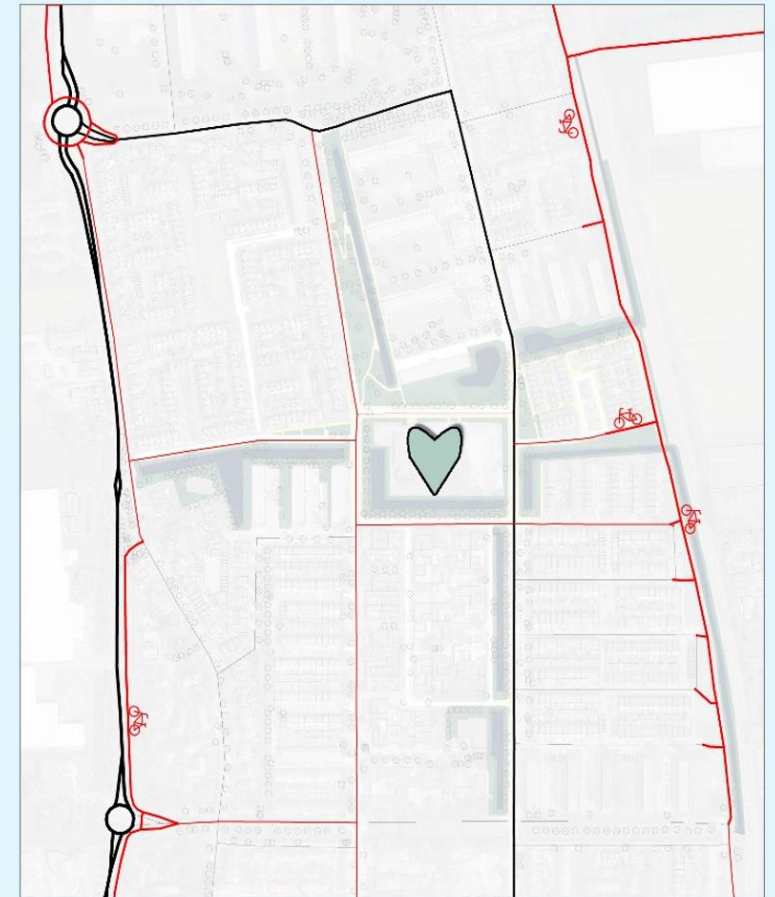
** Toename wijk in/uit vanwege uitbreiding

De verkeersgroei zal op de Meidoornlaan tussen de Oostlaan en de Mr. Dr. van der Helmlaan het groots zijn met een toename van 8% naar afgerond 6300 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Voorbij de kruising met Mr. Dr. van der Helmlaan komt de verkeersintensiteit al gauw onder de 6000 mvt/etm te liggen. Dit doordat een gedeelte van de motorvoertuigen al afslaat bij de Mr. Dr. Van der Helmlaan.

De overige wijkontsluitingswegen hebben als gevolg van de toename een verkeersintensiteit van ongeveer 4600 mvt/etm en 3400 mvt/etm en dat is acceptabel voor een wijkontsluitingsweg.

De wegen in Pijnacker-Noord kunnen dit aan.

Verkeer - fietsontsluiting en verkeersveiligheid



De fietsers maken gebruik van de bestaande wegen binnen het 30 km/uur gebied. Door de beperkte toename van de verkeersintensiteiten verdeeld over de verschillende wegen zoals Acacialaan, Nobellaan, Thorbeckelaan en de Meidoornlaan verwachten we hier geen problemen.

Aan de buitenkant van de wijk zijn ook twee losse fietspaden aanwezig, het pad langs de Nootdorpseweg en het Spoorpad. Dit zijn veilige fietsroutes die met name gebruikt gaan worden door kinderen die buiten de wijk wonen zoals bijvoorbeeld in Pijnacker-Oost of Pijnacker-West. Deze routes sluiten via de Albert Schweitzerlaan en de Wilgenhof aan op de Acacialaan en de Meidoornlaan. Daar begint de voet- en fietszone. Aan deze twee kruisingen wordt extra aandacht geschonken.

Het is gewenst om het mengen van fietsverkeer en autoverkeer direct bij de school zoveel mogelijk te voorkomen. In de schets is dan ook te zien dat het fietsverkeer gescheiden wordt van het autoverkeer. Tussen de Acacialaan en de Meidoornlaan komt een brede voet- en fietszone.

Dit is ook de plek waar ouders op hun kinderen kunnen wachten bij het ophalen.

Verkeer - aansluitingen



De twee aansluitingen van de parkeerzone op de Acacialaan en de Meidoornlaan moeten nog verder worden uitgewerkt. Gedacht wordt aan het aanleggen van verhoogde plateaus met zebra's, zoals ook bij de Goudenregensingel is toegepast.

Concept ruimtelijke kaders – in gesprek



Aan het einde van de informatieavond zijn we met de aanwezigen in gesprek gegaan. We hebben reacties en vragen opgehaald.

De algemene conclusie van de drie avonden is dat men positief is over de oplossing die is bedacht voor het parkeren, de plek waar de nieuwbouw komt en de bouwhoogte, het scheiden van de fietsers en auto's bij de school en het behouden van de groene uitstraling. Met name als het gaat over het aantal parkeerplaatsen en over de verkeersintensiteiten door de wijk zijn er nog vragen en onduidelijkheden. Dit zijn punten die we beter inzichtelijk gaan maken.

Wilt u ook nog graag reageren op de concept ruimtelijke kaders? Dit kan door uiterlijk 12 maart te mailen naar ikcpijnackernoord@pijnacker-nootdorp.nl.

De vragen van de informatieavonden én de vragen die we nog per mail ontvangen, voegen we samen in een overzicht met veelgestelde vragen. Deze vragen en beantwoording delen we uiterlijk 19 maart op de website.